



1. El 22 de marzo del 2012 a HRB = 13:40 navegando al Ra = 130° con $v = 10$ nudos, desvío = $1^\circ,5$ NE, se toma marcación del faro de C. Trafalgar = 90° por babor. Seguimos navegando en las mismas condiciones y a HRB = 14:40 se obtiene Da de Ptª Gracia = 075° .

Se pide:

- **Situación a HRB = 14:40**

2. En el mismo día, a HRB = 21:20 navegando por el Estrecho de Gibraltar a Ra = 090° , velocidad = 7,6 nudos, desvío = $0^\circ,5$ NE, se tomó Da del faro de C. Espartel = 160° . Seguimos navegando en las mismas condiciones y a HRB = 22:50 se toma Da del faro de Ptª Malabata = 183° .

Se pide:

- **Situación a HRB = 22:50**

3. El 23 de marzo del 2012 a HRB = 07:30 navegando al Ra = 240° con $v = 7$ nudos y desvío = $2^\circ,5(-)$, en zona de viento del Norte que nos abate 5° , se tomó marcación del faro de Ptª Europa = 60° por Er. Se sigue navegando en las mismas condiciones y a HRB = 08:30 marcación del faro de Ptª Carnero = 100° por Er.

Se pide:

- **Situación a HRB = 08:30**

4. El mismo día, a HRB = 08:00 nos encontramos en la enfilación de Ptª Paloma con el faro de I. de Tarifa y en la oposición de Ptª Alcazar y Ptª Carnero.

Se pide la situación.

5. El 24 de marzo del 2012 a HRB = 13:00 encontrándonos en $I = 35^\circ-55,0N$; $L = 5^\circ-40,0W$, navegamos al Ra = 066° , $v = 9$ nudos, desvío = $2^\circ,5 (-)$, en zona de corriente de R/Cte = S e $I/h = 2,5$ nudos, hasta HRB = 14:30 en que nos ordenan entrar en el puerto de Ceuta, desvío = $0^\circ,5 (-)$.

Se pide:

- **R/v, R/efec. y v/efec. entre las 1300 y las 1430 horas.**
- **Situación a HRB = 14:30.**
- **R/efec., v/efec. y Ra desde las 14:30 horas, teniendo en cuenta que seguimos navegando bajo los efectos de la misma corriente.**
- **Hora de llegada a Ceuta**